Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2453

04. 01. 79

Sachgebiet 811

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr

A. Zielsetzung

Vergünstigungen für Schwerbehinderte im öffentlichen Personenverkehr sind zur Zeit vor allem geregelt im Gesetz über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (BGBl. I S. 978), in den Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn und anderer Eisenbahnen sowie in der Postreisegebührenordnung.

Der Entwurf sieht die Neuregelung der Freifahrtvergünstigung für Schwerbehinderte und ihre notwendige Begleitperson vor. Dabei soll einmal die Abgrenzung des begünstigten Personenkreises entsprechend dem in § 45 Abs. 1 des Schwerbehindertengesetzes bekundeten Willen des Gesetzgebers nur nach Art und Schwere der Behinderung erfolgen. Zum anderen soll der Nahverkehrsbegriff den modernen Verkehrsgegebenheiten angepaßt werden. Darüber hinaus wird die Berechnung der Fahrgelderstattung an die verpflichteten Verkehrsunternehmen umgestellt.

B. Lösung

Der begünstigte Personenkreis wird gegenüber der bisherigen Regelung erweitert und ohne Berücksichtigung der Ursache der Behinderung abgegrenzt. Unentgeltlich befördert werden:

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

a) Im Nahverkehr

— Schwerbehinderte im Sinne des § 1 des Schwerbehindertengesetzes, sofern sie in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind;

— die Begleitperson Schwerbehinderter, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist;

b) im Fernverkehr

— die Begleitperson Schwerbehinderter, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist.

Der Begriff „Nahverkehr" wird so erweitert, daß er praktisch alle Omnibuslinien und den Eisenbahnverkehr, soweit er in einen Verkehrsverbund einbezogen ist, umfaßt.

Die Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung werden den Unternehmen nach einem Vomhundertsatz der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen erstattet. Ausgangspunkt für die Errechnung der Vomhundertsätze für Nah- und Fernverkehr ist die Zahl der in Umlauf befindlichen Ausweise, die zur Inanspruchnahme der Vergünstigung berechtigen, und ihr Verhältnis zur Wohnbevölkerung.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Die Mehraufwendungen gegenüber dem geltenden Recht werden zu Lasten des Bundes wie folgt geschätzt (in Millionen DM):

1979	1980	1981	1982
2,0	0,3	2,1	1,7

Die Mehraufwendungen gegenüber dem geltenden Recht werden zu Lasten der Länder wie folgt geschätzt (in Millionen DM):

1979	1980	1981	1982
18,3	25,1	27,9	54,3

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau werden sich nicht ergeben.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (43) — 804 30 — Be 78/78

Bonn, den 4. Januar 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Der Bundesrat hat in seiner 465. Sitzung am 10. November 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Schwerbehindertengesetzes

Das Schwerbehindertengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. April 1974 (BGBl. I S. 1005), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Achten Anpassungsgesetzes — KOV vom 14. Juni 1976 (BGBl. I S. 1481), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „Auf Gleichgestellte ist dieses Gesetz mit Ausnahme des § 44 und des Elften Abschnitts anzuwenden."

2. § 3 Abs. 5 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Der Ausweis dient dem Nachweis für die Inanspruchnahme von Rechten und Vergünstigungen, die Schwerbehinderten nach diesem Gesetz oder nach anderen Vorschriften zustehen."

3. Nach dem Zehnten Abschnitt wird folgender Elfter Abschnitt eingefügt:

„Elfter Abschnitt

Unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr

§ 57

Pflicht zur unentgeltlichen Beförderung; Anspruch auf Erstattung der Fahrgeldausfälle

(1) Schwerbehinderte, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind und das vierte Lebensjahr vollendet haben, sind von Unternehmern, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises nach § 3 Abs. 5 im Nahverkehr im Sinne des § 59 Abs. 1 unentgeltlich zu befördern.

(2) Das gleiche gilt im Nah- und Fernverkehr im Sinne des § 59 für die Beförderung

1. einer Begleitperson eines Schwerbehinderten im Sinne des Absatzes 1, sofern eine ständige Begleitung notwendig und dies im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragen ist, und
2. des Handgepäcks, eines mitgeführten Krankenfahrstuhls, sonstiger orthopädischer Hilfsmittel und eines Führhundes.

(3) Die durch die unentgeltliche Beförderung nach den Absätzen 1 und 2 entstehenden Fahrgeldausfälle werden nach Maßgabe der §§ 60 bis 62 erstattet.

§ 58

Persönliche Voraussetzungen

(1) In seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt ist, wer infolge einer Einschränkung des Gehvermögens, auch durch innere Leiden, oder infolge von Anfällen oder von Störungen der Orientierungsfähigkeit nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten oder nicht ohne Gefahren für sich oder andere Wegstrecken im Ortsverkehr zurückzulegen vermag, die üblicherweise noch zu Fuß zurückgelegt werden.

(2) Ständige Begleitung ist bei Schwerbehinderten notwendig, die bei Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln infolge ihrer Behinderung zur Vermeidung von Gefahren für sich oder andere regelmäßig auf fremde Hilfe angewiesen sind.

§ 59

Nah- und Fernverkehr

(1) Nahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist der öffentliche Personenverkehr mit

1. Straßenbahnen und Obussen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes,
2. Kraftfahrzeugen im Linienverkehr nach §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes auf Linien, bei denen die Mehrzahl der Beförderungen eine Strecke von 50 km nicht übersteigt, es sei denn, daß bei den Verkehrsformen nach § 43 des Personenbeförderungsgesetzes die Genehmigungsbehörde auf die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderungsentgelte gemäß § 45 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes ganz oder teilweise verzichtet hat,
3. S-Bahnen in der 2. Wagenklasse,
4. Eisenbahnen in der 2. Wagenklasse in Zügen und auf Strecken und Streckenabschnitten, die in ein von mehreren Unternehmern gebildetes, mit den unter Nummern 1, 2 oder 5 genannten Verkehrsmitteln zusammenhängendes Liniennetz mit einheitlichen oder verbun-

denen Beförderungsentgelten und -bedingungen einbezogen sind,

5. Wasserfahrzeugen im Linien-, Fähr- und Übersetzverkehr, wenn dieser der Beförderung von Personen im Orts- und Nachbarschaftsbereich dient und Ausgangs- und Endpunkt innerhalb dieses Bereiches liegen; Nachbarschaftsbereich ist der Raum zwischen benachbarten Gemeinden, die, ohne unmittelbar aneinandergrenzen zu müssen, durch einen stetigen, mehr als einmal am Tag durchgeführten Verkehr wirtschaftlich und verkehrsmäßig verbunden sind;

(2) Fernverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist der öffentliche Personenverkehr mit

1. Kraftfahrzeugen im Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes,
2. Eisenbahnen, ausgenommen den Sonderzugverkehr,
3. Wasserfahrzeugen im Fähr- und Übersetzverkehr, sofern keine Häfen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes angelaufen werden,

soweit der Verkehr nicht Nahverkehr im Sinne des Absatzes 1 ist.

§ 60

Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr

(1) Die Fahrgeldausfälle im Nahverkehr werden nach einem Vomhundertsatz der von den Unternehmern nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr erstattet.

(2) Fahrgeldeinnahmen im Sinne dieses Gesetzes sind alle Erträge aus dem Fahrkartenverkauf zum genehmigten Beförderungsentgelt; sie umfassen auch Erträge aus der Beförderung von Handgepäck, Krankenfahrstühlen, sonstigen orthopädischen Hilfsmitteln, Tieren sowie aus erhöhten Beförderungsentgelten.

(3) Werden in einem von mehreren Unternehmern gebildeten zusammenhängenden Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten die Erträge aus dem Fahrkartenverkauf zusammengefaßt und dem einzelnen Unternehmer anteilmäßig nach einem vereinbarten Verteilungsschlüssel zugewiesen, so ist der zugewiesene Anteil Ertrag im Sinne des Absatzes 2.

(4) Der Vomhundertsatz im Sinne des Absatzes 1 wird für jedes Land von der Landesregierung oder der von ihr bestimmten obersten Landesbehörde für jeweils 2 Jahre durch Rechtsverordnung festgesetzt. Hierbei ist von folgenden für das letzte Jahr vor Beginn des Zweijahreszeitraumes vorliegenden Zahlen auszugehen:

1. der Zahl der in dem Land am Jahresende in Umlauf befindlichen gültigen Ausweise nach § 57 Abs. 1, wobei die Ausweise, auf denen die Notwendigkeit ständiger Begleitung eingetragen ist, doppelt gezählt werden,
2. der in den jährlichen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes zum Jahresende nachgewiesenen Zahl der Wohnbevölkerung in dem Land abzüglich der Zahl der Kinder, die das vierte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und der Zahl der Ausweise nach Nummer 1.

Der Vomhundertsatz ist nach folgender Formel zu errechnen:

$$\frac{\text{Nach Nummer 1 ermittelte Zahl}}{\text{Nach Nummer 2 ermittelte Zahl}} \times 100$$

Bei der Festsetzung des Vomhundertsatzes sich ergebende Bruchteile von 0,005 und mehr werden auf ganze Hundertstel aufgerundet, im übrigen abgerundet.

§ 61

Erstattung der Fahrgeldausfälle im Fernverkehr

(1) Die Fahrgeldausfälle im Fernverkehr werden nach einem Vomhundertsatz der von den Unternehmern nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Fernverkehr erstattet.

(2) Der maßgebende Vomhundertsatz wird vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr für jeweils zwei Jahre durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates nicht bedarf, festgesetzt. Hierbei ist von folgenden für das letzte Jahr vor Beginn des Zweijahreszeitraumes vorliegenden Zahlen auszugehen:

1. der Zahl der im Geltungsbereich dieses Gesetzes am Jahresende in Umlauf befindlichen gültigen Ausweise nach § 57 Abs. 1, auf denen die Notwendigkeit ständiger Begleitung eingetragen ist, abzüglich 25 vom Hundert,
2. der in den jährlichen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes zum Jahresende nachgewiesenen Zahl der Wohnbevölkerung im Geltungsbereich dieses Gesetzes abzüglich der Zahl der Kinder, die das vierte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und der nach Nummer 1 ermittelten Zahl.

Der Vomhundertsatz ist nach folgender Formel zu errechnen:

$$\frac{\text{Nach Nummer 1 ermittelte Zahl}}{\text{Nach Nummer 2 ermittelte Zahl}} \times 100$$

§ 60 Abs. 4 letzter Satz gilt entsprechend.

§ 62

Erstattungsverfahren

(1) Die Fahrgeldausfälle werden auf Antrag des Unternehmers erstattet. Bei einem von mehreren Unternehmern gebildeten zusammenhängenden Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten können die Anträge auch von einer Gemeinschaftseinrichtung dieser Unternehmer für ihre Mitglieder gestellt werden.

Der Antrag ist bis zum 30. September für das vorangegangene Kalenderjahr zu stellen und zwar für den Nahverkehr bei den in Absatz 3 bestimmten Behörden, für den Fernverkehr an das Bundesverwaltungsamt.

(2) Die Unternehmer erhalten auf Antrag Vorauszahlungen für das laufende Kalenderjahr in Höhe von insgesamt 80 vom Hundert des zuletzt für ein Jahr festgesetzten Erstattungsbetrages. Die Vorauszahlungen werden je zur Hälfte am 15. Juli und am 15. November gezahlt. Der Antrag auf Vorauszahlungen gilt zugleich als Antrag im Sinne des Absatzes 1. Die Vorauszahlungen sind zurückzuzahlen, wenn Unterlagen, die für die Berechnung der Erstattung erforderlich sind, nicht bis zum 30. September des auf die Vorauszahlung folgenden Kalenderjahres vorgelegt sind.

(3) Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Stelle legt die Behörden fest, die über die Anträge auf Erstattung und Vorauszahlung entscheiden und die auf den Bund und das Land entfallenden Beträge auszahlen. § 11 Abs. 2 bis 4 des Personenbeförderungsgesetzes gilt entsprechend.

(4) Erstreckt sich der Nahverkehr auf das Gebiet mehrerer Länder, entscheiden die nach Landesrecht zuständigen Landesbehörden dieser Länder darüber, welcher Teil der Fahrgeldeinnahmen jeweils auf den Bereich ihres Landes entfällt.

(5) Hinsichtlich der Erstattungen nach § 61 und der entsprechenden Vorauszahlungen nach Absatz 2 wird dieses Gesetz in bundeseigener Verwaltung ausgeführt. Die Verwaltungsaufgaben des Bundes erledigt das Bundesverwaltungsamt nach fachlichen Weisungen des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung in eigener Zuständigkeit.

(6) In Streitigkeiten über die Erstattungen und die Vorauszahlungen ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben. Die Berufung bedarf der Zulassung in dem Urteil des Verwaltungsgerichts. Für die Zulassung und die Beschwerde gilt § 131 der Verwaltungsgerichtsordnung.

§ 63

Kostentragung

(1) Der Bund trägt die Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung

1. im Nahverkehr für
   a) Schwerbehinderte im Sinne des § 57 Abs. 1, die wegen einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert Versorgung nach §§ 1 oder 82 des Bundesversorgungsgesetzes oder nach anderen Bundesgesetzen erhalten, soweit diese das Bundesversorgungsgesetz für anwendbar erklären, oder Entschädigung nach § 28 des Bundesentschädigungsgesetzes erhalten und
   b) ihre Begleitperson im Sinne des § 57 Abs. 2 Nr. 1,
   c) die mitgeführten Gegenstände im Sinne des § 57 Abs. 2 Nr. 2 sowie
2. im Fernverkehr für die Begleitpersonen und die mitgeführten Gegenstände im Sinne des § 57 Abs. 2.

Die Länder tragen die Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung der übrigen Personengruppen und der mitgeführten Gegenstände im Nahverkehr.

(2) Die nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 auf den Bund und nach Absatz 1 Satz 2 auf die einzelnen Länder entfallenden Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung im Nahverkehr errechnen sich aus dem Anteil an den am Jahresende vor Beginn des Zweijahreszeitraums in Umlauf befindlichen gültigen Ausweisen, wobei die Ausweise, auf denen die Notwendigkeit ständiger Begleitung eingetragen ist, doppelt gezählt werden, der jeweils auf die in Absatz 1 genannten Personengruppen entfällt.

(3) Die auf den Bund entfallenden Ausgaben für die unentgeltliche Beförderung im Nahverkehr sind für Rechnung des Bundes zu leisten. Die damit zusammenhängenden Einnahmen sind an den Bund abzuführen. Persönliche und sächliche Verwaltungskosten werden nicht erstattet.

(4) Auf die für Rechnung des Bundes geleisteten Ausgaben und die mit ihnen zusammenhängenden Einnahmen sind die Vorschriften über das Haushaltsrecht des Bundes anzuwenden. Die für die Durchführung des Haushalts verantwortlichen Bundesbehörden können ihre Befugnisse auf die zuständigen Landesbehörden übertragen und zulassen, daß auf die für Rechnung des Bundes zu leistenden Ausgaben und die mit ihnen zusammenhängenden Einnahmen die landesrechtlichen Vorschriften über die Kassen- und Buchführung der zuständigen Landesbehörden angewendet werden.

§ 64

Erfassung der Ausweise

Die für die Ausstellung der Ausweise nach § 3 Abs. 5 zuständigen Behörden erfassen die am Jahresende vor dem Beginn des Zweijahreszeitraumes in Umlauf befindlichen gültigen Ausweise, getrennt nach

a) Art,

b) besonderen Eintragungen und

c) Zugehörigkeit zu einer der in § 63 Abs. 1 Satz 1 genannten Gruppen,

als Grundlage für die nach § 60 Abs. 4 Nr. 1 und § 61 Abs. 2 Nr. 1 zu ermittelnde Zahl der Auswei-

se sowie die nach § 63 Abs. 2 zu ermittelnde Höhe der Aufwendungen. Die zuständigen obersten Landesbehörden teilen dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung das Ergebnis der Erfassung nach Satz 1 spätestens bis zum 31. März des Jahres mit, in dem die Vomhundertsätze festzusetzen sind."

4. Der Elfte Abschnitt wird Zwölfter Abschnitt, die §§ 57 bis 61 werden §§ 65 bis 69.

Artikel 2

Besitzstand

(1) Der Elfte Abschnitt des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung gilt für Personen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes die Voraussetzungen nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 3 und Abs. 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (BGBl. I S. 978), zuletzt geändert durch Artikel 41 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705), erfüllten, solange der Grad der Minderung der Erwerbsfähigkeit infolge der anerkannten Schädigung auf wenigstens 70 vom Hundert festgestellt ist. Für sie gilt Absatz 2 Sätze 2 und 3 entsprechend, soweit sie außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes wohnen.

(2) Der Elfte Abschnitt des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung gilt auch für Deutsche im Sinne des Artikels 116 des Grundgesetzes, die körperlich, geistig oder seelisch behindert, infolge ihrer Behinderung in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um wenigstens 50 vom Hundert gemindert sind und die weiteren Merkmale nach § 57 Abs. 1 des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung erfüllen, aber außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes wohnen. Für sie gilt § 3 des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung entsprechend. Die entsprechend gekennzeichneten Ausweise werden bei der Festsetzung der Vomhundertsätze zu einem Zwölftel gezählt.

Artikel 3

Frühere Ausweise

Als Ausweise im Sinne des § 57 Abs. 1 des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung und des Artikel 2 genügen auch Ausweise, die gemäß den Richtlinien über Ausweise für Schwerbeschädigte und Schwerbehinderte vom 11. Oktober 1965 ausgestellt worden sind, und zwar bis zum Ablauf ihrer derzeitigen Geltungsdauer.

Artikel 4

Erstattungsregelungen für die Jahre 1979 und 1980

(1) Für die Jahre 1979 und 1980 werden die Vomhundertsätze der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen auf der Grundlage der Ende 1979 vorliegenden Zahlen festgelegt.

(2) Für die unentgeltliche Beförderung im Nahverkehr erhalten die Unternehmer im Jahre 1979 auf Antrag Vorauszahlungen

1. zu Lasten der Länder in Höhe von 1,59 vom Hundert,
2. zu Lasten des Bundes für die auf ihn gemäß § 63 Abs. 1 Satz 1 des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung entfallenden Aufwendungen in Höhe von 0,42 vom Hundert

der für 1978 nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr.

(3) Für die unentgeltliche Beförderung im Fernverkehr erhalten die Unternehmer im Jahre 1979 auf Antrag Vorauszahlungen in Höhe von 0,30 vom Hundert der für 1978 nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Fernverkehr.

(4) Die Vorauszahlungen nach Absätzen 2 und 3 werden je zur Hälfte im Juli und im November gezahlt.

Artikel 5

Neufassung des Schwerbehindertengesetzes

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung kann den Wortlaut des Schwerbehindertengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 6

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1979 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes tritt das Gesetz über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (BGBl. I S. 978), zuletzt geändert durch Artikel 41 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705), außer Kraft. Ansprüche der Unternehmen daraus bleiben bestehen; hierfür gelten die Verfahrensvorschriften des bisherigen Rechts.

Begründung

A. Allgemeines

1. Vergünstigungen für Behinderte im öffentlichen Personenverkehr werden bisher auf der Grundlage unterschiedlicher Vorschriften einigen großenteils noch nach der Ursache der Behinderung abgegrenzten Gruppen von Schwerbehinderten gewährt. Das Gesetz über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (BGBl. I S. 978) regelt die Freifahrtberechtigung im Nahverkehr, Tarifbestimmungen der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Eisenbahnunternehmen sowie die Postreisegebührenordnung weitere Vergünstigungen im sonstigen öffentlichen Personenverkehr (Abschnitt VII a des Deutschen Eisenbahn-, Personen-, Gepäck- und Expreßguttarifs — DPT II [Bundesbahn] —; § 10 Abs. 3 des ab 1. Februar 1972 gültigen Bahnbustarifs der Deutschen Bundesbahn, Nummer 610 b des Tarifverzeichnisses; § 10 Abs. 3 der Postreisegebührenordnung vom 20. März 1973 — BGBl. I S. 221).

   Die gesetzliche Regelung über die Freifahrtberechtigung im Nahverkehr stellt noch weitgehend auf die Ursache der Behinderung ab. Durch dieses Gesetz werden neben Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie NS-Verfolgten nur

   — Blinde und

   — Körperbehinderte, die in ihrer Bewegungsfähigkeit durch eine Beeinträchtigung ihres Stütz- oder Bewegungssystems nicht nur vorübergehend wesentlich behindert sind oder bei denen wesentliche Spaltbildungen des Gesichts oder des Rumpfes bestehen und erheblich gehbehindert sind,

   begünstigt. Darüber hinaus sind die Voraussetzungen, unter denen die Vergünstigung für Blinde und Körperbehinderte gewährt wird, auch insofern unterschiedlich, als diese Gruppen bestimmte einkommensmäßige Voraussetzungen erfüllen müssen. Die hierfür maßgebenden Einkommensgrenzen richten sich nach dem Bundessozialhilfegesetz.

   Die in Tarifbestimmungen und Gebührenordnungen vorgesehene Freifahrtberechtigung der notwendigen Begleitperson von Schwerbehinderten im Eisenbahnverkehr sowie im Bahn- und Postbusverkehr ist in ihrem persönlichen Geltungsbereich ebenfalls auf bestimmte Gruppen von Schwerbehinderten beschränkt. Dabei orientiert sich die Beschränkung ebenfalls im wesentlichen an dem Schwerbeschädigtenbegriff des Schwerbeschädigtengesetzes, das 1974 durch das Schwerbehindertengesetz abgelöst worden ist.

2. Diese Regelungen stimmen mit den heutigen Vorstellungen über die Rehabilitation Behinderter und mit der Absichtserklärung des Gesetzgebers in § 45 des Schwerbehindertengesetzes (SchwbG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 29. April 1974 (BGBl. I S. 1005, 1975 I S. 1010) nicht mehr überein. Danach sollen sich Vergünstigungen für Behinderte als Hilfen zur Eingliederung Behinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft nicht nach der Ursache, sondern ausschließlich nach der Schwere der Behinderung richten.

   Die gesetzliche Regelung der Freifahrtberechtigung ist auch deshalb unbefriedigend, weil der Nahverkehrsbegriff nicht mehr den heutigen Verkehrsgegebenheiten entspricht. Sie haben sich unter anderem durch die Bildung von Verkehrsverbünden sowie von Verkehrs- und Tarifgemeinschaften wesentlich gewandelt. Der Nahverkehr im Sinne des geltenden Begriffs umfaßt auch im allgemeinen nicht den Überland-Omnibusverkehr, der im Zuge der kommunalen Neugliederung zunehmend zur Bedienung des Orts- und Nachbarortsverkehrs herangezogen wird. Außerdem benachteiligt die jetzige Regelung die Schwerbehinderten in solchen ländlichen Gebieten, in denen Nahverkehrslinien im Sinne des geltenden Rechts kaum vorhanden sind.

3. Im vorliegenden Gesetzentwurf wird die Berechtigung zur Freifahrt für Schwerbehinderte und ihre notwendige Begleitperson im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) neu geregelt.

   Dabei wird die Regelung dieser Vergünstigung als einer der Hilfen zur Eingliederung in Arbeit, Beruf und Gesellschaft in das Schwerbehindertengesetz einbezogen. Denn in diesem Gesetz ist schon das Ausweiswesen und sind schon Grundvorschriften für die Ausgestaltung von Vergünstigungen geregelt. Darüber hinaus führt die Einbeziehung in das Schwerbehindertengesetz zu größerer Übersichtlichkeit für die Schwerbehinderten und vermeidet Verweisungen und Doppelregelungen, die andernfalls notwendig würden.

   Inhaltlich entspricht die Regelung den programmatischen Grundlinien, die der Gesetzgeber in § 45 des Schwerbehindertengesetzes für die Weiterentwicklung der Vergünstigungen für Schwerbehinderte aufgestellt hat.

   Alle Schwerbehinderten, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, sollen in die Vergünstigung einbezogen werden und zwar unter gleichen Voraussetzungen ohne Rücksicht

auf die Ursache ihrer Behinderung oder auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Schwerbehinderten.

Die Ausdehnung des Personenkreises auf alle Schwerbehinderten ohne Rücksicht auf die Ursache ihrer Behinderung ist auch unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten geboten. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluß vom 11. März 1975 — 1 BvL 13/73 — u. a. zwar festgestellt, daß es jedenfalls zum damaligen Zeitpunkt verfassungsrechtlich noch nicht beanstandet werden konnte, wenn der Gesetzgeber den begünstigten Personenkreis bei der unentgeltlichen Beförderung noch nicht entsprechend der sonstigen Entwicklung des Schwerbehindertenrechts „final" bestimmt hatte. Denn dem Gesetzgeber dürfe eine angemessene Zeit eingeräumt werden, in der er Erfahrungen sammeln und die gesetzliche Regelung schrittweise fortbilden könne. Das Bundesverfassungsgericht hat damit jedoch zugleich der Erwartung Ausdruck gegeben, daß der Gesetzgeber sich in Anlehnung an die genannte Entwicklung einer befriedigenden Abgrenzung des begünstigten Personenkreises annehmen werde und dadurch verfassungsrechtliche Bedenken für die Zukunft ausschließe. Diesem Erfordernis wird mit dem vorliegenden Entwurf Rechnung getragen.

Für die einkommensunabhängige Regelung der Vergünstigung sind folgende Gründe maßgebend:

Nach geltendem Recht sind Gruppen von Schwerbehinderten zu unterscheiden, denen die Vergünstigung unter einkommensmäßig unterschiedlichen Voraussetzungen zusteht:

1. Kriegsbeschädigte und Verfolgte ohne Rücksicht auf ihr Einkommen und
2. Blinde und Körperbehinderte, sofern ihr Einkommen die Einkommensgrenze nach § 81 Abs. 2 und 3 bzw. § 81 Abs. 1 und 3 BSHG nicht übersteigt.

Diese Differenzierung der Kriegsbeschädigten und Verfolgten einerseits, der Zivilbehinderten andererseits widerspricht dem Willen des Gesetzgebers, wie er in § 45 Abs. 1 SchwbG zum Ausdruck gekommen ist. Danach sollen Vergünstigungen für Behinderte von der Art und Schwere, nicht aber der Ursache der Behinderung abhängig sein.

Die Gleichstellung mit Zivilbehinderten dadurch herbeizuführen, daß eine Einkommensgrenze auch für Kriegsbeschädigte und Verfolgte eingeführt wird, scheitert schon an dem Gebot der Besitzstandswahrung, das § 45 Abs. 2 des Schwerbehindertengesetzes aufgestellt hat.

Im übrigen wäre eine Vereinheitlichung der Einkommensgrenze nur auf dem Niveau der Einkommensgrenze für Blinde erreichbar. Eine solche Einkommensgrenze mit dem damit verbundenen hohen Verwaltungsaufwand stünde aber in keinem vernünftigen Verhältnis zu der erzielbaren Kosteneinsparung, zumal davon auszugehen ist, daß der weitaus überwiegende Teil der Begünstigten infolge ihrer schweren Behinderung zu den finanziell schwächeren Bevölkerungsgruppen zählt. Der hohe Verwaltungsaufwand, der mit einer Einkommensgrenze verbunden wäre, ergibt sich aus der Notwendigkeit der einkommensmäßigen Überprüfung a l l e r Antragsteller, die die gesundheitlichen Voraussetzungen erfüllen, sowie der regelmäßig wiederkehrenden Nachprüfung aller Ausweisinhaber.

Überdies soll der Begriff „Nahverkehr" so abgegrenzt werden, daß er nicht nur den Orts- und Nachbarortsverkehr umfaßt, sondern darüber hinaus auch den Schwerbehinderten die Möglichkeit zur unentgeltlichen Benutzung der Omnibuslinien eröffnet, die in verkehrsmäßig weniger erschlossenen Gebieten wohnen, in denen Nahverkehr im bisherigen Sinne nicht betrieben wird.

Den Verkehrsunternehmern, die zur unentgeltlichen Beförderung verpflichtet werden, sind die Fahrgeldausfälle zu erstatten. Die Erstattung soll pauschal nach einem Vomhundertsatz der Fahrgeldeinnahmen erfolgen. Die Erstattung der im einzelnen entstehenden Fahrgeldausfälle erscheint nicht möglich, da die Verkehrsunternehmer ohne erheblichen zusätzlichen Aufwand nicht in der Lage wären, sie nachzuweisen, und eine Erstattung nach den konkreten Ausfällen überdies mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden wäre.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Vorschrift dient der Klarstellung, daß die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung sich nur auf Schwerbehinderte im Sinne des § 1 SchwbG nicht aber auf Gleichgestellte bezieht.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die Neufassung ist durch die Einbeziehung des Rechts der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr in das Schwerbehindertengesetz bedingt.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Das Recht der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr wird als besonderer Abschnitt in das Schwerbehindertengesetz einbezogen (zur Begründung im einzelnen siehe oben A. Allgemeines unter 3.).

Zu § 57

Z u A b s a t z 1

Mit dieser Vorschrift werden die Unternehmer des öffentlichen Personenverkehrs verpflichtet, im Nah-

verkehr (zum Begriff § 59 Abs. 1) alle Schwerbehinderten, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind (zu dieser Voraussetzung § 58 Abs. 1), unentgeltlich zu befördern. Diese Regelung soll zur Erleichterung der durch die Behinderung erschwerten Lebensverhältnisse Schwerbehinderter beitragen und, soweit sie auf eine ständige Begleitung angewiesen sind, die Schwerbehinderten von dadurch entstehenden Kosten im öffentlichen Personenverkehr entlasten. Der Begriff des Schwerbehinderten bestimmt sich nach § 1 SchwbG. Dieser Begriff setzt nicht voraus, daß die Schwerbehinderten im Erwerbsleben stehen. Infolgedessen gehören auch Kinder und aus dem Erwerbsleben Ausgeschiedene zu dem begünstigten Personenkreis, wenn sie infolge ihrer Behinderung in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um mindestens 50 vom Hundert gemindert sind, sofern sie rechtmäßig im Geltungsbereich dieses Gesetzes wohnen oder sich gewöhnlich aufhalten.

Die Festlegung der Altersgrenze auf das vollendete vierte Lebensjahr — bisher das vollendete sechste Lebensjahr — folgt daraus, daß die behinderten Kinder zunehmend besondere Kindergärten, Kinderhorte und Vorschulklassen besuchen müssen, in denen sie durch besonders ausgebildetes Fachpersonal und besondere Maßnahmen gefördert und medizinisch betreut werden. Die Kinder müssen häufig — sofern kein Schulbus zur Verfügung steht — mit öffentlichen Verkehrsmitteln von ihren Eltern in diese Einrichtungen gebracht und wieder abgeholt werden.

Einer weiteren Herabsetzung der Altersgrenze steht entgegen, daß auch nichtbehinderte Kleinkinder öffentliche Verkehrsmittel nicht ohne Begleitung benutzen können und für die Kinder selbst Fahrgeld nicht zu entrichten ist.

Die Vergünstigung stellt eine der Hilfen dar, die infolge der besonderen Behinderung zur Eingliederung in Arbeit, Beruf und Gesellschaft notwendig ist. Sie zielt darauf ab, die Belastungen zum Teil auszugleichen, die durch die erhebliche Beeinträchtigung in der Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr und, soweit es um die Beförderung auch der notwendigen Begleitperson geht (dazu § 57 Abs. 2), durch die Unfähigkeit entstehen, ohne Begleitperson öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, und die die Lebensführung der betroffenen Schwerbehinderten wesentlich erschweren. Sie ergänzt die auf Grund anderer Gesetze und anderer Vorschriften dieses Gesetzes oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Bestimmungen gewährten Hilfen der entsprechenden Art, insbesondere Kraftfahrzeughilfen und Hilfen zum Erreichen des Arbeitsplatzes.

Die Regelungen über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr greifen nicht in die Beförderungspflicht der Unternehmer im allgemeinen ein. Daher obliegt die Verpflichtung zur Beförderung nur insoweit, als die Unternehmer nach den geltenden Beförderungsbestimmungen zur Beförderung verpflichtet sind und dies mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist.

Zu Absatz 2 Nr. 1

Die Vorschrift trägt der Tatsache Rechnung, daß die Kosten für die Beförderung der Begleitperson, deren der Schwerbehinderte (i. S. des Absatzes 1) ständig bedarf, in aller Regel allein durch die Behinderung bedingte Mehrkosten sind. Auch von diesen Mehrkosten, die besonders im Fernverkehr erheblich sein können, soll der Schwerbehinderte entlastet werden.

Die Deutsche Bundesbahn hat bisher einem bestimmten, im Hinblick auf die Ursache der Behinderung beschränkten Personenkreis tariflich die unentgeltliche Beförderung der notwendigen Begleitperson eingeräumt (s. oben A. Allgemeines unter 1.), ohne eine Erstattung der Fahrgeldausfälle zu verlangen. Eine Erweiterung des Personenkreises auf alle Schwerbehinderten, die auf ständige Begleitung angewiesen sind, ohne gleichzeitige Übernahme des Beförderungsentgelts ist ihr im Hinblick auf § 28 des Bundesbahngesetzes, der eine wirtschaftliche Unternehmensführung vorschreibt, nicht zuzumuten.

Zu Absatz 2 Nr. 2

Die Vorschrift stellt klar, daß auch das Handgepäck der Behinderten und ihre Begleitung, die Hilfsmittel, die sie wegen ihrer Behinderung bei sich haben müssen, und ein Führhund unentgeltlich zu befördern sind. Die Vorschrift entspricht den bisherigen tariflichen Regelungen der Verkehrsunternehmer. Als Handgepäck sind mitgeführte, leicht tragbare Gegenstände anzusehen, die der Fahrgast in seiner unmittelbaren Nähe selbst unterbringt und beaufsichtigt. Dazu gehört nicht sonstiges Reisegepäck.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift begründet den Anspruch der Unternehmer auf Erstattung der Fahrgeldausfälle, die ihnen durch die auf Absatz 1 beruhende Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter und ihrer notwendigen Begleitpersonen sowie der Gegenstände entstehen.

Zu § 58

Zu Absatz 1

Der Begriff „in seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt" tritt an die Stelle des bisherigen Begriffs „erhebliche Gehbehinderung". Zum einen wird entsprechend der Erweiterung des begünstigten Personenkreises klargestellt, daß die Einschränkung des Gehvermögens nicht nur durch Schädigungen des Stütz- oder Bewegungssystems, sondern auch durch innere Leiden bedingt sein kann. Zum anderen sind auch Behinderte einbezogen, die aus anderen Gründen im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, z. B. Ohnhänder; Anfallskranke, bei denen die Gefahr besteht, daß sie plötzlich stürzen; geistig Behinderte, die zwar öffentliche Verkehrsmittel auf ihnen bekannten Strecken benutzen können, sich jedoch im Straßenverkehr nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten zu orientieren vermögen.

Zu Absatz 2

Die Definition der Notwendigkeit ständiger Begleitung im Sinne des § 57 Abs. 2 entspricht der Auslegung des geltenden Rechts und folgt der Regelung in den „Richtlinien über Ausweise für Schwerbeschädigte und Schwerbehinderte" in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 1977 (Bundesversorgungsblatt S. 29).

Zu § 59

Die Vorschrift definiert die Begriffe Nahverkehr und Fernverkehr im Sinne von § 57 Abs. 1 und 2.

Zu Absatz 1

Ausgangspunkt für die in Absatz 1 getroffene Abgrenzung des Nahverkehrs ist der Gedanke, daß die begünstigten Personen wegen ihrer Behinderung stärker auf die Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel angewiesen sind als Nichtbehinderte und Behinderte mit einer anderen Behinderungsart, weil sie die Nahverkehrsmittel auch auf solchen Strekken benutzen müssen, die ein Nicht- oder anders Behinderter üblicherweise zu Fuß zurücklegt oder zurücklegen kann. Die Vergünstigung wirkt sich daher in erster Linie im innerörtlichen öffentlichen Personenverkehr aus.

Nummer 1 entspricht der bisherigen Regelung.

Nummer 2 enthält die bedeutsamste Erweiterung des Begriffs „Nahverkehr". Die bisherige Beschränkung beim Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen auf Orts- und Nachbarortslinien hat dazu geführt, daß die Schwerbehinderten, die in ländlichen Gebieten wohnen, die Freifahrtvergünstigung kaum nutzen konnten. Hinzu kommt, daß der Orts- und Nachbarortsverkehr zunehmend mit Verkehrslinien durchgeführt wird, die über die Grenzen mehrerer Gemeinden hinausgehen (Überlandlinien), mit der Folge, daß Orts- und Nachbarortslinienverkehr seltener durchgeführt wird. Um etwaige durch diese verkehrspolitische Entwicklung entstehenden Nachteile vom begünstigten Personenkreis abzuwenden, ist es notwendig, im Verkehr auf den Überlandlinien gleiche Vergünstigungen einzuräumen wie im Ortsund Nachbarortslinienverkehr. Ein weiterer Grund für die Erweiterung des Begriffs „Nahverkehr" kommt noch hinzu: durch die Bildung von Verkehrsverbünden sowie von Verkehrs- und Tarifgemeinschaften können zunehmend Fahrten mit den gleichen Fahrkarten sowohl auf Orts- und Nachbarortslinien als auch auf Überlandlinien durchgeführt werden. Würde auf einigen Linien das Beförderungsentgelt von der öffentlichen Hand nicht getragen, würde das zum einen auf Unverständnis bei den begünstigten Personen stoßen, da auf allen Linien dieselben Fahrkarten gelten; zum anderen wären in diesem Fall die Verkehrsverbünde sowie die Verkehrs- und Tarifgemeinschaften kaum in der Lage, ihre Fahrgeldeinnahmen auf Orts- und Nachbarortslinien getrennt von denen der Überlandlinien nachzuweisen, so daß man zur Berechnung des Beförderungsentgelts auf Schätzungen angewiesen wäre.

Die Einbeziehung von Sonderformen des Linienverkehrs im Sinne des § 43 des Personenbeförderungsgesetzes, soweit sie gegen Entrichtung des tariflichen Beförderungsentgelts zugänglich sind, ist notwendig, weil für die Schwerbehinderten ein Unterschied zwischen diesen Sonderformen und dem Linienverkehr kaum ersichtlich sein dürfte.

Zur Abgrenzung des Begriffs „Nahverkehr" ist sowohl im Umsatzsteuergesetz in der Fassung vom 16. November 1973 — UStG 1973 — (BGBl. I S. 1682), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S 3351), als auch im Gesetz über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus — Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971 — vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Steueränderungsgesetzes 1973 vom 26. Juni 1973 (BGBl. I S. 676), auf eine Entfernung von 50 km abgestellt. Es liegt daher nahe, diese Grenze auch für den vorliegenden Entwurf heranzuziehen. Von einer Bezugnahme auf das Umsatzsteuergesetz mußte jedoch schon deswegen abgesehen werden, weil dort (§ 12 Abs. 2 Nr. 10) auf die Länge der Beförderungsstrecke abgestellt ist. Die Beförderungsstrecke läßt sich aber für die Behinderten nicht feststellen, weil deren unentgeltliche Beförderung allein gegen Vorzeigen eines Ausweises erfolgt, ohne daß sie eine Fahrkarte lösen müßten — eine Regelung, die sowohl von den Betroffenen als auch von den Verkehrsunternehmern am einfachsten zu handhaben ist. Eine Begrenzung des Nahverkehrs auf Linien mit einer Streckenlänge bis zu 50 km würde zu ähnlichen, für die Betroffenen unverständlichen und letztlich unbefriedigenden Ergebnissen führen, wie sie sich unter dem geltenden Recht entwickelt haben. Es bietet sich daher die Übernahme des Begriffs „öffentlicher Personennahverkehr" im Sinne des Artikels 2 § 1 Abs. 3 des Verkehrsfinanzierungsgesetzes 1971 an.

Nach dem Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971 steht den Verkehrsunternehmen für den öffentlichen Personenverkehr eine Gasöl-Betriebsbeihilfe zu. Die Anerkennung der Beihilfeberechtigung nach § 5 der Verordnung über Betriebsbeihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen (Gasöl-Betriebsbeihilfe-Verordnung — Straßenverkehr) vom 21. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1962) kann den für die Durchführung des Gesetzes zuständigen Behörden als Nachweis für die Erfüllung der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen dienen.

Nummer 3 entspricht dem geltenden Recht und beseitigt Zweifel, die in der Praxis aufgekommen waren.

Nummer 4 bezieht Eisenbahnstrecken in Verkehrsverbünden sowie in Verkehrs- und Tarifgemeinschaften mit den in Nummern 1, 2 oder 5 genannten Verkehrsmitteln in den Nahverkehrsbegriff ein, schon deshalb, weil die Einbeziehung der Eisenbahnen in die genannten Zusammenschlüsse häufig im Vorgriff auf die Einrichtung eines S-Bahn-Verkehrs erfolgt und weil in vielen Fällen der Wegfall von Kraftfahrzeuglinien im Orts- und Nachbarortsverkehr mit der Einbeziehung solcher Eisenbahnstrekken einhergeht.

Nummer 5, die die Nahverkehrsmittel auf dem Wasser beschreibt, entspricht dem bisher geltenden Recht. Der 2. Halbsatz dient der Klarstellung.

Zu Absatz 2

In dieser Vorschrift ist der Fernverkehr beschrieben.

Zu § 60

Zu Absatz 1

Die den Unternehmern durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle sind ohne unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand im einzelnen nicht feststellbar. Deshalb ist — entsprechend dem bisherigen Recht im Nahverkehr — eine pauschale Erstattung vorgesehen, die nach einem Vomhundertsatz der Fahrgeldeinnahmen bemessen wird (siehe oben A. Allgemeines unter 3 a E.).

Zu Absatz 2

Die Vorschrift definiert den Begriff „Fahrgeldeinnahmen", die Grundlage für die Berechnung des dem einzelnen Unternehmer zustehenden Erstattungsbetrags sind (§ 60 Abs. 1, § 61 Abs. 1).

Durch die Umschreibung wird klargestellt, daß generelle Abgeltungszahlungen (zum Beispiel Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG) oder andere allgemeine Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht in die Berechnung einbezogen werden. Andernfalls würden die Unternehmer mehr erhalten, als ihnen an tariflichen Beförderungsentgelten zusteht, die die Schwerbehinderten ohne die Vergünstigung selbst entrichten müßten.

Für den Begriff der Fahrgeldeinnahmen ist unerheblich, ob das Entgelt für die Fahrkarte ganz oder zum Teil vom Benutzer, von der öffentlichen Hand oder von dritter Seite gezahlt wird.

Die Zurechnung der Einnahmen aus der Beförderung der im 2. Halbsatz genannten Gegenstände entspricht der Einbeziehung dieser Gegenstände in die Beförderung (§ 57 Abs. 2 Nr. 2).

Zu Absatz 3

Die Vorschrift stellt klar, daß sich die Fahrgeldeinnahmen des einzelnen Unternehmers im Falle von bestimmten Zusammenschlüssen von Unternehmern, die eine Zusammenfassung und Verteilung der Fahrgeldeinnahmen vereinbart haben, nach dem zwischen ihnen für die Verteilung der Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf vereinbarten Schlüssel richten.

Zu Absatz 4

Da das bisherige System zur Berechnung der Erstattung von Fahrgeldausfällen wegen der ihm zugrundeliegenden nicht exakt zu begründenden Vorgaben und Schätzungen nicht befriedigt, werden im vorliegenden Gesetzentwurf die Grundlagen zur Festsetzung des Vomhundertsatzes neu festgelegt.

Im Grundsatz wird davon ausgegangen, daß das Verhalten der begünstigten Schwerbehinderten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel insgesamt gesehen dem der übrigen Wohnbevölkerung entspricht. Zwar wird der Teil der begünstigten Schwerbehinderten, die die Nahverkehrsmittel tatsächlich benutzen, diese wegen ihrer Behinderung und wegen der Möglichkeit der unentgeltlichen Beförderung stärker benutzen als die übrige Bevölkerung. Jedoch wird dies im Ergebnis dadurch ausgeglichen, daß ein anderer Teil der begünstigten Schwerbehinderten die öffentlichen Nahverkehrsmittel weniger oder überhaupt nicht benutzt. Dabei ist an Schwerbehinderte zu denken, die infolge besonders schwerer Behinderung (ständige Pflegebedürftigkeit, Bettlägerigkeit u. a.) nicht in der Lage sind, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, sowie an Schwerbehinderte, die über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügen; angesichts der besonderen finanziellen Förderung der Beschaffung eines Kraftfahrzeugs durch die Rehabilitationsträger und die Hauptfürsorgestellen ist davon auszugehen, daß Schwerbehinderte häufiger über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügen als Personen der übrigen Wohnbevölkerung.

Darüber hinaus muß berücksichtigt werden, daß ein großer Teil der begünstigten Schwerbehinderten die in zunehmendem Maße für sie eingerichteten Beförderungsdienste in Anspruch nehmen, sowie daß Schwerbehinderte in Werkstätten, Anstalten, Heimen oder gleichartigen Einrichtungen sowie in Sonderschulen besondere Fahrdienste benutzen.

Entspricht das Verhalten der begünstigten Schwerbehinderten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel insgesamt gesehen dem der übrigen Wohnbevölkerung, so würden die begünstigten Schwerbehinderten, wenn sie nicht von der Zahlung von Fahrgeld befreit wären, den gleichen Betrag ausgeben wie die „zahlende" Bevölkerung. Daraus folgt, daß das Verhältnis der Fahrgeldeinnahmen zu dem von der öffentlichen Hand zu zahlenden Beförderungsentgelt für Schwerbehinderte dem Verhältnis der „zahlenden" Bevölkerung zur Zahl der begünstigten Personen entspricht. Daher ist es möglich, den prozentualen Anteil der Fahrgeldausfälle an den Jahreseinnahmen aus Fahrkartenverkauf allein anhand der für die „zahlende" Bevölkerung und die begünstigten Personengruppen zur Verfügung stehenden Zahlen zu errechnen. Unter „zahlende" Bevölkerung ist die Wohnbevölkerung abzüglich der Zahl der begünstigten Personen mit Ausweis und der Kinder vor Vollendung des 4. Lebensjahres zu verstehen.

In diesem System wird nicht unterschieden, ob bestimmte Linien häufiger als andere von begünstigten Schwerbehinderten benutzt werden. Eine Berücksichtigung solcher Tatbestände wäre mit unverhältnismäßig hohem Verwaltungsaufwand verbunden.

In Nummer 1 wird von der Zahl der begünstigten Personen ausgegangen, für die ein Ausweis ausgestellt ist, wobei die Ausweise, auf denen die Notwendigkeit ständiger Begleitung eingetragen ist, doppelt zu zählen sind, weil jeweils zwei Personen befördert werden. Dieser Zahl wird in Nummer 2 die Zahl der Wohnbevölkerung, vermindert um die Zahl

der Ausweisinhaber und ihrer Begleitpersonen sowie um die Zahl der Kinder bis zum vierten Lebensjahr, gegenübergestellt. Die so errechnete Zahl umfaßt die Personen, die bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel das tarifliche Entgelt entrichten (zahlende Bevölkerung).

Der Vomhundertsatz, der für die Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr maßgebend ist, wird für jedes Land gesondert festgelegt, um die unterschiedlichen Verhältnisse in den Ländern hinsichtlich Bevölkerungsdichte, Zahl der Schwerbehinderten und der Verkehrsstruktur besser berücksichtigen zu können.

Der Vomhundertsatz wird für jeweils zwei Jahre auf der Grundlage der vor Beginn des Zweijahreszeitraums vorliegenden Zahlen bestimmt.

Zu § 61

Zu Absatz 1

Aus den gleichen Gründen, wie zu § 60 Abs. 1 dargelegt, ist auch im Fernverkehr eine pauschale Erstattung nach einem Vomhundertsatz der Fahrgeldeinnahmen vorgesehen.

Zu Absatz 2

Im Gegensatz zum Nahverkehr wird das Beförderungsentgelt im Fernverkehr nach einem bundeseinheitlichen Vomhundertsatz erstattet.

Im übrigen gelten für die Festsetzung des Vomhundertsatzes die gleichen Grundsätze wie im Nahverkehr (vgl. Begründung zu § 60 Abs. 4). Allerdings ist im Unterschied zum Nahverkehr davon auszugehen, daß die Schwerbehinderten, die auf ständige Begleitung angewiesen sind, im allgemeinen weniger Fahrten durchführen als die sonstige Bevölkerung. Diese Annahme ist dadurch begründet, daß das Reisen für diese Schwerbehinderten mit erheblichen Erschwernissen verbunden ist und daß ein nicht geringer Teil von ihnen überhaupt nicht reisen kann. Ein Abschlag in Höhe von 25 vom Hundert der Zahl der begünstigten Personen erscheint daher angemessen.

Zu § 62

Zu Absatz 1

Die Erstattung der Fahrgeldausfälle setzt — wie nach bisherigem Recht — einen Antrag des Unternehmers voraus und zwar bei den im letzten Satz genannten Behörden.

Das sich im Zuge der Verkehrsentwicklung zunehmend Verkehrsverbünde sowie Verkehrs- und Tarifgemeinschaften bilden, trifft Satz 2 hinsichtlich des Antragsverfahrens eine Regelung für den Fall des Zusammenschlusses von Unternehmen. Danach kann der einzelne Unternehmer einen Antrag selbst oder durch einen Beauftragten oder auch durch eine Gemeinschaftseinrichtung stellen. Im übrigen wird mit dieser Vorschrift klargestellt, daß auch in Zusammenschlüssen der Anspruch der einzelnen Unternehmer erhalten bleibt. Hierfür war u. a. maßgebend, daß eventuelle Änderungen der Zusammenschlüsse, wie z. B. Eintritt oder Ausscheiden eines Unternehmers, keinen Einfluß auf die Höhe der den einzelnen Unternehmern zustehenden Vorauszahlungen (siehe dazu Absatz 2) oder Erstattungsbeträge haben sollten. Es wird der Beurteilung der einzelnen Vertragspartner überlassen, welcher Teil der Einnahmen aus Fahrkartenverkauf auf die einzelnen Unternehmer entfällt.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift sieht Vorauszahlungen vor, um unzumutbare Vorleistungen der Unternehmer durch die unentgeltliche Beförderung der begünstigten Schwerbehinderten zu vermeiden. Sie entspricht dem bisherigen Recht.

Zu Absatz 3

Das vorliegende Gesetz ist hinsichtlich des Nahverkehrs — dem bisherigen Recht entsprechend — nach Artikel 83 GG von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen. Die für das Erstattungsverfahren notwendigen Unterlagen über die einzelnen Verkehrslinien liegen größtenteils den für die Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zuständigen Behörden vor, so daß es naheliegt, diesen Behörden auch die Zahlung der Erstattungsbeträge im Nahverkehr zu übertragen. Durch die Verweisung auf § 11 PBefG wird die örtliche Zuständigkeit geregelt.

Zu Absatz 4

Bei Nahverkehr, der sich auf das Gebiet mehrerer Länder erstreckt, sind die Erstattungsbeträge aus den jeweiligen Anteilen an den Fahrgeldeinnahmen zu errechnen, die sich aus dem Verkehrsanteil in den beteiligten Ländern ergeben. Der Erstattung sind dann die in den beteiligten Ländern maßgebenden Vomhundertsätze gemäß § 61 zugrundezulegen. Da das Ausmaß des Verkehrsanteils von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abhängt, soll die Entscheidung darüber grundsätzlich von den nach Landesrecht zuständigen Behörden der beteiligten Länder getroffen werden.

Zu Absatz 5

Anders als im Nahverkehr (Absatz 3) kann beim Fernverkehr die Berechnung und Auszahlung der den einzelnen Unternehmern zustehenden Erstattungs- und Vorauszahlungsbeträge nicht von den Ländern ausgeführt werden, weil es vor allem der Deutschen Bundesbahn nicht möglich ist, ihre Fahrgeldeinnahmen im Eisenbahnverkehr — die Hauptform des Fernverkehrs im Sinne dieses Gesetzes — nach Ländern getrennt nachzuweisen. Die Berechnung der Fahrgeldausfälle kann daher nur auf Grund der bundesweit erzielten Fahrgeldeinnahmen erfolgen. Ähnliches gilt für die Omnibuslinien im Fernverkehr, die mehrere Ländergrenzen überschreiten. Daher ist gemäß Artikel 87 Abs. 3 GG festgelegt, daß die Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im Fernverkehr in bundeseigener Verwaltung erfolgt und das Bundesverwaltungsamt als selbstän-

dige Bundesoberbehörde mit der Durchführung beauftragt wird.

Zu Absatz 6

Abweichend von § 3 Abs. 6 SchwbG ist hier festgelegt, daß bei Streitigkeiten zwischen den Unternehmern und den für die Erstattungen und Vorauszahlungen zuständigen Behörden wie bisher der Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten gegeben ist. Die Berufungsbeschränkung wurde vorgesehen, weil in diesen Verfahren an Tatsachen lediglich die Höhe der jährlichen Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr streitig sein kann, so daß sich eine zweite Tatsacheninstanz in der Mehrzahl der Fälle erübrigt.

Zu § 63

Zu Absatz 1

Der Bund trägt nach geltendem Recht die Aufwendungen für die Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung der Schwerbehinderten, die wegen einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert Versorgung nach § 1 oder § 82 des Bundesversorgungsgesetzes oder nach anderen Bundesgesetzen in entsprechender Anwendung der Vorschriften des Bundesversorgungsgesetzes erhalten, sowie 50 vom Hundert der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung der Schwerbehinderten, die wegen einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert Entschädigung nach § 28 des Bundesentschädigungsgesetzes erhalten. Soweit es dabei um Kriegsfolgelasten geht, ist verfassungsrechtliche Grundlage hierfür Artikel 120 GG i. V. mit § 1 Abs. 1 Ziffer 8 des Ersten Überleitungsgesetzes i. d. F. der Bekanntmachung vom 28. April 1955 (BGBl. I S. 193), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Juni 1977 (BGBl. I S. 801). Diese Lastenverteilung soll im Prinzip beibehalten bleiben. Dabei wird jedoch für die Berechnung des Vomhundertsatzes nicht mehr von der statistischen Zahl der Schwerbehinderten, die Versorgung aufgrund des BVG oder aufgrund anderer Bundesgesetze in entsprechender Anwendung der Vorschriften des BVG erhalten, ausgegangen, sondern von der Zahl derjenigen von ihnen, die sich tatsächlich einen Ausweis haben ausstellen lassen.

Obwohl nach dem Bundes-Seuchen- und Opferentschädigungsgesetz die Aufwendungen nicht oder nur teilweise vom Bund zu tragen sind — es handelt sich nicht um Fälle des Artikel 120 GG —, erscheint es aus Gründen der Verwaltungsökonomie und im Hinblick auf die Geringfügigkeit des Aufwandes für den zahlenmäßig geringen Personenkreis ausnahmsweise gerechtfertigt, die Fahrgelderstattung für diese Schwerbehinderten voll dem Bund aufzuerlegen. Durch diese Ausnahmeregelung soll jedoch kein Präjudiz geschaffen werden.

Treffen mehrere Behinderungen zusammen, trägt der Bund die Kosten, wenn Versorgung bzw. Entschädigung aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert geleistet wird, unabhängig davon, ob die Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit durch das Versorgungs- oder Entschädigungsleiden bedingt ist. Entsprechend haben die Länder die Kosten in den Fällen zu tragen, in denen Versorgung bzw. Entschädigung aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um weniger als 50 vom Hundert geleistet wird und durch eine Behinderung anderer Art eine Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert erreicht wird.

Abweichend von der für den Nahverkehr getroffenen Regelung wird in Nummer 2 festgelegt, daß die Aufwendungen für die Erstattung der Fahrgeldausfälle im Fernverkehr voll vom Bund getragen werden.

Die Finanzierungskompetenz des Bundes ergibt sich aus der Verwaltungszuständigkeit des Bundesverwaltungsamtes (Artikel 87 Abs. 3 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 104 a Abs. 1 GG).

Zu Absatz 2

Der Anteil an den Aufwendungen für die Erstattungsbeträge und Vorauszahlungen, der vom Bund bzw. von jedem Land zu tragen ist, berechnet sich nach dem Verhältnis der im Bereich jeden Landes in Umlauf befindlichen Ausweise. Dabei gilt für die Vorauszahlungen das im Vorjahr für die Erstattung errechnete Verhältnis.

Absätze 3 und 4 entsprechen dem bisherigen Recht.

Zu § 64

Die Erfassung ist als Grundlage für die Berechnung der Vomhundertsätze und für die auf Bund und Länder entfallenden Anteile an den Gesamtaufwendungen notwendig.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Die Änderung der Paragraphenfolge ist durch den durch Artikel 1 Nr. 2 neu eingefügten Elften Abschnitt bedingt.

Zu Artikel 2

Zu Absatz 1

Nach geltendem Recht werden Schwerbehinderte, die

a) aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 70 vom Hundert Versorgung nach §§ 1 oder 82 des Bundesversorgungsgesetzes oder nach anderen Bundesgesetzen in entsprechender Anwendung der Vorschriften des Bundesversorgungsgesetzes oder

b) aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 70 vom Hundert Entschädigung nach § 28 des Bundesentschädigungsgesetzes

erhalten, im Nahverkehr unentgeltlich befördert, ohne daß bei ihnen eine erhebliche Gehbehinderung festgestellt zu sein braucht. Diesen Schwerbehin-

derten stünde nach neuem Recht die Vergünstigung im Nahverkehr nur dann zu, wenn im Einzelfall festgestellt würde, daß sie in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind. Das hätte zur Folge, daß ein Teil dieser Behinderten die ihnen nach bisherigem Recht zustehende Vergünstigung nicht mehr in Anspruch nehmen könnte.

Durch die Vorschrift wird nicht nur eine Verschlechterung der Rechtsstellung dieser Schwerbehinderten vermieden, sondern tritt — durch die Erweiterung des Nahverkehrsbegriffs — auch eine Besserstellung ein.

Ein Anlaß für eine Wahrung des Besitzstandes ist nicht gegeben, wenn die Schwerbehinderten ihre Rechtsstellung auch nach bisherigem Recht durch eine Neufeststellung der Minderung der Erwerbsfähigkeit auf weniger als 70 vom Hundert verloren hätten. Schwerbehinderte, bei denen bei Inkrafttreten des Gesetzes eine Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 70 vom Hundert nicht festgestellt war und denen infolgedessen die Freifahrtvergünstigung schon nach bisherigem Recht nicht zustand, sind in die Besitzstandsregelung nicht einbezogen.

Zu Absatz 2

Nach geltendem Recht (§ 2 Abs. 1 UnBefG) sind Deutsche, die außerhalb des Geltungsbereichs des Gesetzes wohnen und die die Voraussetzungen im übrigen erfüllen, in die Vergünstigung einbezogen. Diese Regelung soll beibehalten werden. Dabei ist vorrangig daran gedacht, schwer behinderte Besucher aus der DDR im Vergleich zu den in der Bundesrepublik lebenden Schwerbehinderten nicht zu benachteiligen; dies gilt aber auch für in anderen Ländern wohnende Deutsche bei wiederholten Besuchen. Sie bedürfen zum Nachweis der Voraussetzungen gleichfalls eines nach § 3 auszustellenden Ausweises, wobei vertragliche Vereinbarungen z. B. der Deutschen Bundesbahn mit anderen Eisenbahnverwaltungen unberührt bleiben. Im Hinblick darauf, daß diese Personen als Besucher nur für kürzere Zeiten von der Vergünstigung Gebrauch machen können, erscheint es geboten, bei der Festsetzung der Vomhundertsätze für die unentgeltliche Beförderung nach §§ 60 und 61 die Ausweise nur anteilig zu zählen.

Zu Artikel 3

Mit dieser Vorschrift soll — entsprechend Artikel III § 5 Abs. 3 Satz 2 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des Schwerbeschädigtenrechts vom 24. April 1974 (BGBl. I S. 981), geändert durch Artikel 3 des 8. AnpG-KOV vom 14. Juni 1976 (BGBl. I S. 1481) — sichergestellt werden, daß die nach diesem Gesetz begünstigten Personen gegen Vorzeigen auch eines von anderen als den in § 3 Abs. 5 Satz 1 und § 34 Abs. 1 SchwbG genannten Behörden ausgestellten, noch gültigen Ausweises unentgeltlich befördert werden.

Zu Artikel 4

Zu Absatz 1

Die Vorschrift enthält eine von §§ 60 und 61 SchwbG abweichende Regelung, da davon ausgegangen wird, daß bei Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 1979 die überwiegende Mehrzahl der Berechtigten bis zum Ende des Jahres 1979 einen Ausweis erhalten hat. Es ist daher gerechtfertigt, bei der Festsetzung des Vomhundertsatzes für die Jahre 1979 und 1980 durch Rechtsverordnung von den Ende 1979 vorliegenden Zahlen auszugehen.

Zu den Absätzen 2 bis 4

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung von Vorauszahlungen nach dem zuletzt für ein Jahr festgesetzten Erstattungsbetrag (§ 62 Abs. 2). Da eine Zahlung nach neuem Recht erstmals im Jahre 1980 möglich ist, ist eine Übergangsregelung für 1979 erforderlich.

Die vorgesehenen Vomhundertsätze sind nach der in § 60 Abs. 4 und § 61 Abs. 2 festgelegten Methode berechnet. Dabei wurde von folgenden für 1976 bekannten und hochgerechneten Bevölkerungszahlen ausgegangen. Die Zahl der begünstigten Schwerbehinderten mußte auf Grund der bisher vorliegenden Erfahrungen geschätzt werden, da statistische Zahlen noch nicht verfügbar sind:

31. Dezember 1979

1. Wohnbevölkerung insgesamt 61 100 000
2. Kinder bis vollendetem viertem Lebensjahr 2 300 000
3. Begünstigte
   a) Zahlungspflicht Bund
      Im Nahverkehr Begünstigte nach BVG u. a. Gesetzen und BEG 302 000
      Im Fernverkehr Begünstigte mit Begleitung 289 500
   b) Zahlungspflicht Länder
      Im Nahverkehr Begünstigte 1 145 400

31. Dezember 1980

1. Wohnbevölkerung insgesamt 61 100 000
2. Kinder bis vollendetem vierten Lebensjahr 2 300 000
3. Begünstigte
   a) Zahlungspflicht Bund
      Im Nahverkehr Begünstigte nach BVG u. a. Gesetzen und BEG 292 000
      Im Fernverkehr Begünstigte mit Begleitung 316 100
   b) Zahlungspflicht Länder
      Im Nahverkehr Begünstigte 1 288 600

Berechnung der Vomhundertsätze
1979 und 1980

a) Bund Nahverkehr $= \frac{302\,000 \times 100}{58\,498\,000} = 0{,}52\,\%$

Fernverkehr $= \frac{(289\,500 - 72\,400) \times 100}{58\,582\,900} = 0{,}37\,\%$

b) Länder Nahverkehr $= \frac{1\,145\,400 \times 100}{57\,654\,600} = 1{,}99\,\%$

1981 und 1982

a) Bund Nahverkehr $= \frac{292\,000 \times 100}{58\,508\,000} = 0{,}50\,\%$

Fernverkehr $= \frac{(316\,100 - 79\,000) \times 100}{58\,562\,900} = 0{,}40\,\%$

b) Länder Nahverkehr $= \frac{1\,288\,600 \times 100}{57\,510\,400} = 2{,}24\,\%$

Zu Artikel 5

Im Hinblick auf die seit 1974 eingetretenen Änderungen und die umfangreichen Änderungen durch das vorliegende Gesetz sowie der damit verbundenen Änderung der Paragraphenfolge ist eine Neufassung des Schwerbehindertengesetzes im Interesse der Übersichtlichkeit zweckmäßig.

Zu Artikel 6

Die Vorschrift enthält die übliche Berlinklausel.

Zu Artikel 7

Die Umstellung bei den Unternehmern sowie die Gestaltung und Ausgabe der amtlichen Ausweise erfordern die in Absatz 1 festgelegte Übergangszeit.

C. Finanzielle Auswirkungen

I. Allgemeine Ausgaben

Bei der Durchführung des Gesetzes werden sich voraussichtlich die nachstehend aufgeführten allgemeinen Ausgaben zu Lasten des Bundes und der Länder ergeben.

Bei der Ermittlung der Aufwendungen nach dem Gesetzentwurf wurde von einem Vomhundertsatz

1. für 1979 und 1980
   a) im Nahverkehr von 1,99 für die Länder,
   von 0,52 für den Bund,
   b) im Fernverkehr von 0,37,
2. für 1981 und 1982
   a) im Nahverkehr von 2,24 für die Länder,
   von 0,50 für den Bund,
   b) im Fernverkehr von 0,40

ausgegangen.

(vgl. auch Begründung zu Artikel 4 Abs. 2 bis 4):

Haushaltsjahr	Geltendes Recht	Entwurf	Voraussichtlicher Mehraufwand
	in Millionen DM		
1979			
Bund	37,0	39,0	+ 2,0
Länder	73,5	91,8	+18,3
insgesamt	110,5	130,8	+20,3
1980			
Bund	39,0	39,0	+ 0,3
Länder	78,2	103,3	+25,1
insgesamt	117,2	142,6	+25,4
1981			
Bund	39,0	41,1	+ 2,1
Länder	83,0	110,9	+27,9
insgesamt	122,0	152,0	+30,0
1982			
Bund	41,0	42,7	+ 1,7
Länder	88,4	142,7	+54,3
insgesamt	129,4	185,4	+56,0

Die Mehraufwendungen des Bundes sind in der mehrjährigen Finanzplanung berücksichtigt.

II. Persönliche und sächliche Verwaltungsausgaben

1. Bund

Das Gesetz wird hinsichtlich der Erstattung für den Fernverkehr vom Bundesverwaltungsamt durchgeführt. Da es in diesem Bereich neben der Deutschen Bundesbahn nur wenige Erstattungsberechtigte gibt, werden die mit der Durchführung verbundenen Arbeiten die Einstellung zusätzlichen Personals nicht erforderlich machen.

2. Länder

Bei der Erstattung für den Nahverkehr wird das Gesetz voraussichtlich von denselben Behörden durchgeführt, wie bereits nach dem geltenden Recht. Die Verwaltungsvereinfachungen aufgrund dieses Gesetzes werden die Mehrbelastung aufwiegen, die durch die größere Anzahl der Erstattungsberechtigten entsteht, so daß auch bei den Ländern ein Mehraufwand an persönlichen und sächlichen Verwaltungskosten nicht zu erwarten ist.

D. Preisliche Auswirkungen

Auswirkungen auf die Beförderungstarife und das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zum Gesetzentwurf**

Der Bundesrat hält die in der Vorlage wiedergegebene Kostenschätzung der Bundesregierung nicht für gesichert und befürchtet, daß die tatsächlichen Kosten erheblich über den angegebenen liegen. Im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sollte erneut versucht werden, zu einer zwischen Bund und Ländern abgestimmten Kostenschätzung zu kommen. Außerdem sollen die persönlichen Voraussetzungen für die unentgeltliche Beförderung im Sinne von § 58 (neu) deutlicher abgegrenzt werden.

2. **Zu Artikel 1 nach Nummer 2** (§ 19 Satz 1 SchwbG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2 a einzufügen:

‚2 a. In § 19 Satz 1 werden nach dem Wort „Berufsunfähigkeit" die Worte „oder der Erwerbsunfähigkeit auf Zeit" eingefügt.'

Begründung

Besteht begründete Aussicht, daß die Erwerbsunfähigkeit in absehbarer Zeit behoben sein kann, ist die Rente wegen Erwerbsunfähigkeit vom Beginn der 27. Woche an, jedoch nur auf Zeit und längstens für drei Jahre von der Bewilligung an, zu gewähren. Wird diese Rente ausschließlich wegen medizinisch bedingten zeitweiligen Verlustes der Erwerbsfähigkeit gewährt, ist häufig zu erwarten, daß sich das Leistungsvermögen in absehbarer Zeit so erheblich bessert, daß ein hohes Interesse des Schwerbehinderten an der Offenhaltung seines Arbeitsplatzes besteht. Dies gilt um so mehr, wenn man die besonderen Schwierigkeiten bei der Arbeitsvermittlung Schwerbehinderter berücksichtigt. Durch die vorgeschlagene Ergänzung des Gesetzes wird daher die Erwerbsunfähigkeit auf Zeit in den erweiterten Schutz der Beendigung des Arbeitsverhältnisses eines Schwerbehinderten einbezogen.

3. **Zu Artikel 1 nach Nummer 2 a — neu —** (§ 34 Abs. 1 Satz 1 SchwbG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 a — neu — folgende Nummer 2 b einzufügen:

‚2 b. § 34 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Stelle kann die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausweise nach § 3 Abs. 5, für die eine Feststellung nach § 3 Abs. 1 nicht zu treffen ist, auf andere Behörden übertragen".'

Begründung

Die Landesregierung sollte ermächtigt werden, die Verlängerung der Gültigkeit der Ausweise in den genannten Fällen auf die örtlichen Fürsorgestellen zu übertragen, wenn sich dies als günstiger erweist.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§§ 57, 59 SchwbG)

Die Erfahrungen mit dem bisherigen Recht haben gezeigt, daß die Behinderten Schwierigkeiten haben festzustellen, welche Verkehrsmittel sie unentgeltlich benutzen dürfen. Dies gilt vor allem dann, wenn sich die Behinderten außerhalb ihres Wohnortes aufhalten.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Verkehrsunternehmen verpflichtet werden müssen, deutlich kenntlich zu machen, welche der von ihnen betriebenen Verkehrsmittel Nahverkehrsmittel sind und bei welchen Linien es sich um Nahverkehr im Sinne des § 59 n. F. des Schwerbehindertengesetzes handelt.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 57 Abs. 2 Nr. 2 SchwbG)

In § 57 Abs. 2 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

„2. des Handgepäcks, eines mitgeführten Krankenfahrstuhls, soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zuläßt, sonstiger orthopädischer Hilfsmittel und eines Führhundes."

Begründung

Im Nahverkehr ist die Beförderung von Krankenfahrstühlen häufig wegen der Bauweise der Verkehrsmittel (Haltestangen in der Mitte des Einstiegs) nicht möglich. Deshalb sollte im Gesetz darauf hingewiesen werden, daß eine Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung des Krankenfahrstuhls nur besteht, wenn die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zuläßt.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 59 Abs. 1 nach Nummer 4 SchwbG)

In § 59 Abs. 1 ist nach Nummer 4 folgende Nummer 4 a einzufügen:

„4 a. Eisenbahnen des öffentlichen Verekhrs im Sinne der §§ 1 und 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes — mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn — auf Strecken, bei

denen die Mehrzahl der Beförderungen eine Strecke von 50 km nicht übersteigt;"

Begründung

Der Schienenpersonenverkehr dieser Bahnen ist nicht anders zu beurteilen als der Schienenverkehr in einem Verkehrsverbund, der ebenfalls nur im Nahbereich (bis 50 km) durchgeführt wird. Der Wagenpark dieser Bahnen ist vielfach von Straßenbahnen kaum zu unterscheiden. Es gibt sogar Strecken, die gleichermaßen sowohl als Eisenbahnbetrieb als auch als Straßenbahnbetrieb konzessioniert sind. Ein Ausklammern der nichtbundeseigenen Eisenbahnen würde in der Praxis zu Schwierigkeiten führen und bei dem betroffenen Personenkreis auf Unverständnis stoßen.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 60 SchwbG)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sicherzustellen, daß das vorgesehene System zur Berechnung der Erstattung von Fahrgeldausfällen nicht zu einer Schlechterstellung der Verkehrsunternehmen gegenüber der zur Zeit geltenden Regelung führt. Die Lage der Verkehrsunternehmen erfordert verstärkte Hilfen der öffentlichen Hand. Angesichts dessen sollten zusätzliche Einbußen unter allen Umständen vermieden werden. Es bestehen angesichts der Begründung des Gesetzentwurfs zu § 60 Abs. 4 Zweifel, ob die vorgesehene Regelung diesem Erfordernis entspricht.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 62 Abs. 1 SchwbG)

In § 62 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung regelt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr durch allgemeine Verwaltungsvorschrift mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten des Antragsverfahrens, insbesondere den notwendigen Inhalt der Anträge."

Begründung

Die Anträge nach § 62 werden nach einer durch § 57 ermöglichten Erweiterung des Kreises der Begünstigten künftig zu den Massenvorgängen gehören, die nach dem Grundsatz der Sparsamkeit der Verwaltung rationell zu bearbeiten sind. Inhalt und Form der Anträge sowie Art und Umfang der beigefügten Unterlagen sind daher einheitlich vorzuschreiben. Für den Anspruchsberechtigten muß es klar erkennbar sein, wie die erforderlichen Nachweise, insbesondere hinsichtlich der Fahrgeldeinnahmen im Nah- und Fernverkehr, zu erbringen sind. Die Vorschriften des § 62 reichen dazu nicht aus; sie sind deshalb durch eine entsprechende allgemeine Verwaltungsvorschrift auszufüllen.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 62 Abs. 5 Satz 1 SchwbG)

In § 62 Abs. 5 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Hinsichtlich der Erstattungen nach § 60 an Unternehmer, deren Unternehmen sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden (einschließlich Verkehrsverbünde), nach § 61 und der entsprechenden Vorauszahlung nach Absatz 2 wird dieses Gesetz in bundeseigener Verwaltung ausgeführt."

Begründung

Folge der Änderung des § 63 Abs. 1 Satz 1.

10. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 63 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 und 3 SchwbG)

a) In § 63 Abs. 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Der Bund trägt die Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung

1. im Nahverkehr, soweit Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, (auch in Verkehrsverbünden) erstattungsberechtigte Unternehmer sind,

2. im übrigen Nahverkehr für

   a) Schwerbehinderte im Sinne des § 57 Abs. 1, die wegen einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 vom Hundert Anspruch auf Versorgung nach dem Bundesversorgungsgesetz oder nach anderen Bundesgesetzen in entsprechender Anwendung der Vorschriften des Bundesversorgungsgesetzes haben oder Entschädigung nach § 28 des Bundesentschädigungsgesetzes erhalten und

   b) ihre Begleitperson im Sinne des § 57 Abs. 2 Nr. 1,

   c) die mitgeführten Gegenstände im Sinne des § 57 Abs. 2 Nr. 2 sowie

3. im Fernverkehr für die Begleitpersonen und die mitgeführten Gegenstände im Sinne des § 57 Abs. 2."

b) In § 63 ist Absatz 2 wie folgt zu fassen:

„(2) Die nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 auf den Bund und nach Absatz 1 Satz 2 auf den Bund und die einzelnen Länder entfallenden Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung im Nahverkehr errechnen sich aus dem Anteil an den am Jahresende vor Beginn des Zweijahreszeitraums in Umlauf befindlichen gültigen Ausweisen, wobei die Ausweise, auf denen die Notwendigkeit ständiger Begleitung eingetragen ist, doppelt gezählt werden, der jeweils auf die in Absatz 1 genannten Personengruppen entfällt."

c) In § 63 Abs. 3 Satz 1 sind nach den Worten „Die auf den Bund entfallenden Ausgaben" die Worte „nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2" einzufügen.

Begründung zu a) bis c)

Die Ausweitung des Kreises der Anspruchsberechtigten und insbesondere des Nahverkehrsbegriffs läßt künftig eine Verlagerung von Lasten aus sozialstaatlich gebotenen Mindereinnahmen von Bundesunternehmen auf die Länder nicht mehr zu.

Ferner wird darauf hingewiesen, daß der Bund auch nach § 45 a PBefG die dort für Bundesunternehmen anfallenden Kosten zu tragen hat.

Allein schon aus Gründen der Verwaltungsökonomie ist es geboten, die Fahrgelderstattung zu Lasten des Bundes für alle Fälle vorzusehen, in denen das Bundesversorgungsgesetz Rechtsgrundlage für den entsprechenden Versorgungsanspruch ist. Neben den nach den §§ 1 und 82 BVG Versorgungsberechtigten handelt es sich hier um Hinterbliebene, die unter den Voraussetzungen des § 39 BVG Versorgung wie ein Beschädigter erhalten, und um Beschädigte, die nur wegen eines Anspruchs auf Pflegezulage nach § 31 Abs. 4 Satz 2 BVG als Schwerbeschädigte gelten und mindestens eine Versorgung nach einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um 50 vom Hundert erhalten.

Im übrigen Folgen der Änderungen des § 63 Abs. 1 Satz 1 und 2.

11. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 63 Abs. 1 Satz 2 SchwbG)

In § 63 Abs. 1 ist Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Von den Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung der übrigen Personengruppen und der mitgeführten Gegenstände im Nahverkehr tragen der Bund 40 vom Hundert und die Länder 60 vom Hundert."

Begründung

Durch das Gesetzesvorhaben werden die Länder mit erheblichen Mehrkosten belastet. Die Ausweitung des berechtigten Personenkreises im Bereich des Nahverkehrs wirkt sich überwiegend zu Lasten der Länder aus. Andererseits wird sich infolge der Abnahme der Zahl der Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten der Bundesanteil an den Gesamtaufwendungen in absehbarer Zeit erheblich reduzieren. Der Bund sollte sich daher an den Aufwendungen im Nahverkehr angemessen beteiligen. Ein Satz von 40 v. H. wird als angemessen erachtet.

Es kommt hinzu, daß es sich beim Vollzug des Gesetzes nicht um Sachleistungen handelt, für die etwa eine Kostenübernahme durch den Bund über die bisherige Beteiligung hinaus nicht erforderlich wäre, sondern um Geldleistungen, die der Bund durch höhere Erstattungsanteile mitfinanzieren muß.

12. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 63 Abs. 4 SchwbG)

In § 63 ist Absatz 4 zu streichen.

Begründung

Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ist im Bund/Länder-Arbeitsausschuß für Haushaltsrecht und Haushaltssystematik vereinbart worden, daß bei der Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln des Bundes durch Landesdienststellen die haushaltsrechtlichen Vorschriften des Landes anzuwenden sind, dem die anordnende Dienststelle angehört. Es gelten lediglich folgende Ausnahmen: Die Landesdienststellen

— wenden, soweit die Haushaltsmittel des Bundes nicht im Haushaltsplan des Landes veranschlagt sind, § 35 BHO nebst den dazu ergangenen vorläufigen Verwaltungsvorschriften an,
— beachten § 43 BHO nebst den dazu ergangenen vorläufigen Verwaltungsvorschriften,
— verwenden für Kassenanordnungen an die Bundeskasse die Bundesvordrucke und
— wenden, soweit sie vermögenswirksame Einnahmen und Ausgaben des Bundes bewirtschaften, § 73 BHO nebst den dazu bestehenden Verwaltungsvorschriften an.

Dieser Vereinbarung trägt die Bestimmung des § 63 Abs. 4 nicht Rechnung.

13. **Zu Artikel 2**

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren ein vereinfachtes Verfahren vorzuschlagen, das einerseits den außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes wohnenden schwerbehinderten Deutschen während eines besuchsweisen Aufenthaltes im Geltungsbereich des Gesetzes die Freiheit ermöglicht, andererseits der mit der Durchführung der Ausweisausstellung betrauten Verwaltung eine kurzfristige Entscheidung über die Freifahrtberechtigung erlaubt.

14. **Nach Artikel 2**

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2 a einzufügen:

„Artikel 2 a

Übergangsregelung

Die Voraussetzungen für neue Vergünstigungen aufgrund dieses Gesetzes werden nur auf Antrag festgestellt."

Begründung

Durch das Gesetz wird der zur unentgeltlichen Beförderung berechtigte Personenkreis erheblich erweitert. Die Fälle, in denen aufgrund der bisherigen Rechtslage die Ausstellung eines

zur unentgeltlichen Beförderung berechtigenden Ausweises abgelehnt wurde, können auch im Hinblick auf die Arbeitslage der Versorgungsverwaltung nicht von Amts wegen überprüft werden. Dies muß klargestellt werden.

15. **Zu Artikel 4 Abs. 2 Nr. 2**

Artikel 4 Abs. 2 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. zu Lasten des Bundes in Höhe von 1,59 vom Hundert, soweit Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, (auch in Verkehrsverbünden) erstattungsberechtigte Unternehmer sind, sowie für die übrigen auf den Bund gemäß § 63 Abs. 1 Satz 1 des Schwerbehindertengesetzes in der durch Artikel 1 geänderten Fassung entfallenden Aufwendungen in Höhe von 0,42 vom Hundert".

Begründung

Folge der Änderung zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 63 Abs. 1 Satz 1 SchwbG).

16. **Zu Artikel 7 Abs. 1**

Artikel 7 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden dritten Kalendermonats in Kraft."

Begründung

Die nach der Verabschiedung des Gesetzentwurfs noch zur Verfügung stehende Zeit ist für die erforderliche Umstellung nicht ausreichend. Insbesondere wird es der Versorgungsverwaltung wegen der erheblichen Ausdehnung des begünstigten Personenkreises nicht möglich sein, die entsprechend gekennzeichneten Ausweise in allen Fällen vor dem Inkrafttreten des Gesetzes auszustellen. Eine sich hieraus ergebende unterschiedliche Behandlung der Behinderten läßt sich nur durch eine Verlängerung der Übergangszeit vermeiden.

Die Änderung des Zeitpunkts des Inkrafttretens macht eine entsprechende Kürzung des Erstattungsbetrages (Artikel 4 Abs. 1) und eine Änderung des Zeitpunkts für die Vorauszahlungen (Artikel 4 Abs. 4) im Jahre 1979 erforderlich.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1.

Dem Vorschlag wird zum Teil zugestimmt.

Die Bundesregierung wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens erneut versuchen, zu einer zwischen Bund und Ländern abgestimmten Kostenschätzung zu kommen.

Bei der Berechnung der durch das Gesetz entstehenden Kosten ist die Bundesregierung

1. von den Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmer auf Grund der in Jahresberichten des Statistischen Bundesamtes in der Fachserie 8 — Verkehr-Reihe 3.2 — Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen — veröffentlichten Zahlen und
2. von den vierteljährlich dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung übermittelten Angaben der Länder über die Feststellungen im Verfahren nach § 3 des Schwerbehindertengesetzes

ausgegangen.

Die persönlichen Voraussetzungen, unter denen ein Schwerbehinderter unentgeltlich zu befördern ist, sind deutlich abgegrenzt. Der Begriff „in seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt" ist nicht neu. Er ist inhaltlich identisch mit den Begriffen „erhebliche Gehbehinderung" im Sinne des § 2 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 und „Geh- und Stehbehinderung" im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften. Im Einvernehmen mit den Ländern sind Inhalt und Identität dieser Begriffe in den „Anhaltspunkten für die ärztliche Begutachtung Behinderter nach dem Schwerbehindertengesetz", Ausgabe 1977, Seite 18, festgelegt. Dementsprechend verfahren die Versorgungsverwaltungen bereits seit einigen Jahren.

Zu 2.

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die Frage ist bereits im Gesetzgebungsverfahren zu dem 1974 in Kraft getretenen Schwerbehindertengesetz geprüft worden. Die Einbeziehung in die Zustimmungspflicht im Falle der zeitweiligen Erwerbsunfähigkeit ist seinerzeit abgelehnt worden, „da andernfalls ohnehin in jedem Fall die dann erforderliche Zustimmung erteilt werden müßte". Diese Erwägung kann nach den bisherigen Erfahrungen in dieser Allgemeinheit nicht aufrechterhalten werden. Es sollte vielmehr Aufgabe der Hauptfürsorgestellen sein, in jedem Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere der Verhältnisse des Arbeitgebers und der voraussichtlichen Dauer der Erwerbsunfähigkeit, darüber zu entscheiden, ob dem Arbeitgeber eine Offenhaltung des Arbeitsplatzes zumutbar ist.

Zu 3.

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu 4.

Der Vorschlag wird im Zuge des weiteren Gesetzgebungsverfahrens geprüft. Allerdings zeichnen sich bei einer Kennzeichnung der Fahrzeuge bereits jetzt unüberwindbare Schwierigkeiten ab; jedoch wird eine Kennzeichnung der stationären Verkehrseinrichtungen, wie z. B. Fahrpläne in die Erwägungen einzubeziehen sein.

Zu 5.

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Obwohl das Gesetz nur die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung regelt und die Frage, ob und inwieweit überhaupt — von der Zahlung des Fahrpreises abgesehen — eine Pflicht zur Beförderung der Person des Schwerbehinderten und von ihm mitgeführter Sachen besteht, Gegenstand des allgemeinen Personenförderungsrechts ist (s. hierzu auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 3, zu § 57, zu Absatz 1 RegE), erscheint die Ergänzung zur Vermeidung von Mißverständnissen zweckmäßig.

Zu 6.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Begründung des Bundesrates trifft zwar auf eine Reihe der in Rede stehenden Eisenbahnen zu. Bei der Mehrzahl dieser Bahnen ist aber kein Unterschied zum Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn zu erkennen. Da jedoch der Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn wegen unüberwindlicher Abgrenzungs- und Kontrollschwierigkeiten (mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs und des Schienenverkehrs im Tarifverbund) nicht einbezogen werden kann, würden nach Auffassung der Bundesregierung die Nachteile einer Einziehung des nicht von der Deutschen Bundesbahn betriebenen Eisenbahnverkehrs die Vorteile überwiegen. Vielfältige Schwierigkeiten wären vor allem aus Berufungen und Mißverständnissen zu erwarten.

Zu 7.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Auch nach der Umstellung des Erstattungssystems ist sichergestellt, daß die Verkehrsunternehmer volle Erstattung der ihnen durch die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter entstehenden Fahrgeldausfälle erhalten.

Zu 8.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Zur Zeit besteht kein Bedürfnis, über das Gesetz hinaus Einzelheiten des Verwaltungsverfahrens zu regeln. Die Verkehrsunternehmer sind bei der Antragstellung lediglich verpflichtet, die Fahrgeldeinnahmen, deren Begriff im Gesetz definiert ist, nachzuweisen. Der Erstattungsbetrag ergibt sich rein rechnerisch gemäß §§ 60 und 61 RegE. Sollte sich dennoch in Zukunft die Notwendigkeit zum Erlaß solcher Vorschriften herausstellen, hat die Bundesregierung, soweit das Gesetz von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen sein wird, bereits auf Grund des Artikels 84 Abs. 2 GG die Möglichkeit, allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen.

Zu 9.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Es besteht kein begründeter Anlaß, hinsichtlich der Erstattungs- und Vorauszahlungen an Unternehmen, die sich in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, eine andere Verwaltungszuständigkeit vorzusehen als für die sonstigen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die eine geänderte Verwaltungszuständigkeit auf die Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern hätte. Die vorgesehene Regelung, die dem geltenden Gesetz entspricht, muß daher beibehalten werden.

Zu 10.

Dem Vorschlag wird zugestimmt, soweit es sich um die Neufassung des § 63 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a RegE handelt. Im übrigen wird dem Vorschlag nicht zugestimmt.

Die Durchführung des Gesetzes soll, soweit es um die Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr und die entsprechenden Vorauszahlungen geht, gemäß dem verfassungsrechtlichen Grundsatz des Artikels 83 GG ebenso wie nach geltendem Recht, einheitlich den Ländern als eigene Angelegenheit obliegen, ohne Rücksicht darauf, wer im einzelnen Verkehrsunternehmer ist (s. Gegenäußerung zu 9.). Infolgedessen haben die Länder gemäß Artikel 104 a Abs. 1 GG die Kosten zu tragen, soweit es sich nicht um Aufwendungen für die Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung der in § 63 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a RegE genannten Schwerbehinderten handelt.

Zu 11.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die vorgeschlagene gemeinsame Finanzierung der Kosten für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr durch Bund und Länder würde, soweit es sich nicht um Schwerbehinderte im Sinne des § 63 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a RegE handelt, dem finanzverfassungsrechtlichen Grundsatz des Artikels 104 a Abs. 1 GG widersprechen. Danach tragen Bund und Länder gesondert die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben, soweit das Grundgesetz nichts anderes bestimmt. Einer der im Grundgesetz geregelten Ausnahmefälle, in denen eine Mischfinanzierung zulässig wäre, liegt hier nicht vor. Bei dem vorgeschlagenen Gesetz handelt es sich insbesondere nicht um ein „Geldleistungsgesetz" im Sinne von Artikel 104 a Abs. 3 GG. Sein Zweck ist nicht die Zahlung von Geldleistungen an Schwerbehinderte, sondern die Begründung der gesetzlichen Pflicht von Verkehrsunternehmern zur unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter. Um ein Geldleistungsgesetz im Sinne der genannten Vorschrift handelt es sich auch nicht etwa deswegen, weil an die Verkehrsunternehmer Erstattungen gezahlt werden sollen. Austausch- oder Gegenleistungen stellen keine Geldleistungen im Sinne dieser Vorschrift des Grundgesetzes dar.

Die mit den Beschlüssen zu 9. und 11. vorgeschlagene Kostenverteilung würde dazu führen, daß der Aufwand der Länder trotz Erweiterung des begünstigten Personenkreises und des Nahverkehrsbegriffs im Ergebnis geringer wäre als nach geltendem Recht. Der Bund müßte, ohne daß hierfür ein rechtfertigender Grund erkennbar wäre, einen Teil der Aufwendungen übernehmen, der nach geltendem Recht von den Ländern getragen wird.

Zu 12.

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu 13.

Die Bundesregierung wird im Zuge des weiteren Gesetzgebungsverfahrens prüfen, ob ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen werden kann.

Zu 14.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die vorgeschlagene Regelung ist im Hinblick auf § 3 des Schwerbehindertengesetzes entbehrlich. Diese Vorschrift setzt für die Feststellung der Behinderung und des Grades der Minderung der Erwerbsfähigkeit sowie für die Ausstellung eines Ausweises einen Antrag beim Versorgungsamt voraus. Ist über einen Antrag vor Inkrafttreten des vorgeschla-

genen Gesetzes aufgrund bisherigen Rechts entschieden worden, ist der Antrag „verbraucht".

Zur Feststellung der Voraussetzungen für Vergünstigungen nach neuem Recht bedarf es eines neuen Antrags.

Eine Verpflichtung, Entscheidungen, die vor Inkrafttreten des neuen Gesetzes nach altem Recht getroffen worden sind, von Amts wegen zu überprüfen, besteht nicht.

Zu 15.

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

(s. oben Gegenäußerung zu 10.)

Zu 16.

Der Vorschlag wird im Zuge des weiteren Gesetzgebungsverfahrens geprüft.